

קטלינה PBY-5A

מאת צחי בן-עמי אבינעם מיסניקוב ועמוס דור

לאחר הדממת טייסת 69, במרץ 1954, הועברו מטוסי ה'קטלינה' לטיסת 103 ומשם בדצמבר 1954, הוכרזו המטוסים כ"ציוד נושן" והוצאה הנחייה להעביר את המטוסים אל "בדק" על מנת לאחסנם ולמוכרם, אולם המטוסים הוחזרו לשרות בחיל האוויר במסגרת טייסת 103, ובספטמבר 1955 ה' תקן באחד המטוסים מכ"מ ימי ובדצמבר 1955 דווח על ניסויי שת"פ עם שיטת 13.

י. פופקו, ראש ענף אויר, לא ראה ברכה במטוסים, וביקש ב-27 בדצמבר 1955, לגרוע את המטוסים מסד"כ חיל האוויר, וזאת בשל מחסור בצוותות אויר וקרקע וחלקי חילוף, ובאפריל 1956, בתגובה לקבלת הצעה לרכישת המטוסים, כתב מח"א דן טולקובסקי אל הרמטכ"ל: "התרומה המבצעית היחידה של מטוסי הקטלינה היא בביצוע משימות הסיור הימי, וזאת מב' סיסים ביבשה. אין אנו מסוגלים להשתמש בקטלינה כמטוס ימי, היות ותו' רת ההפעלה של מטוסים ימיים הינה מסובכה וטעונה יסוד לימוד וניסיון רב. יתר על כן, בתנאי רגיעה של היום אין אנו אפילו מסוגלים להחזיקם ולהפעילם כראוי מהיבשה, עקב מחסור בצוותי קרקע וצוותות אויר. כל זמן שהמטוסים הינם בארץ, טבעי שנחפש דרכים להפיק מהן תועלת מבצעית כלשהיא; אך כאשר ישנה הצעה מעשית לקנותם מאיתנו חושבני שעלינו להיענות לה. אי לכך דעתי היא שיש לקבל את ההצעה".

לא ברור מתי הועברו שוב המטוסים אל "בדק" אולם מצבם של המטוסים היה ירוד עד כדי כך שהוחלט שלא להחזירם לכשירות לקראת מבצע קדש, וככל הנראה, זמן קצר לאחר מכן ולאחר שלא זכו לפעילות מבצעית כלשהי – נמכרו המטוסים.

מטוס ה'קטלינה' כמטוס ימי, היה "עוף מוזר" בחיל האוויר שמעולם לא רצה במטוס, ולא היה ערוך להפעלתו. היעדר משאבים אנושיים וכלכליים מתאימים, פגמו מאוד ביכולת הפעלת המטוס ומכאן גם בכשירותו המבצ' עית, וממילא, גם התקציב שניתן – נידרש יותר במקומות אחרים. דומה שחיל האוויר שנאלץ לרכוש את ה'קטלינה' בשל גחמות חיל הים, פעל ככל יכולתו על מנת להוציא את המטוס מסד"כ חיל האוויר, אם על-ידי קידום מכירת המטוסים או על ידי אחסנתם לתקופה ארוכה ככל הניתן במקו' "בדק".

בשלהי שנות הארבעים, עמדו בסימן מצוקת דלק קשה, שפגעה מאוד בהפע' לה הבסיסית והשוטפת של טייסת טייסות 69 ו-103. אנשי הטייסות, שח' פשו תעסוקה לזמן הפנוי הרב שעמד לרשותם, מצאו עצמם מבילים בשתייה בבאר של כנף 1. גם פול חומסקי (קידר) איש טייסת 103 ששרת כטייס במש' מר החופים הבריטי וצבי פראייר (אבידרור), איש טייסת 69 ששרת כמקלען אלוטאי באווירית הצי המלכותי הבריטי, ישבו בבאר ודנו בעתיד ה"זרוע האווירית הימית" של חיל האוויר, כשהם לוגמים כמות הגונה של "777".

שמותיהם של מטוסים שונים נורו לחלל האוויר – זה היה גדול מידי וזה היה מיושן – עד שהחליטו לבסוף שמטוס ה"קטלינה" הוא הוא ולא אחר – יהיה המתאים ביותר לחיל האוויר!

כטוב ליבם ביין, ניסחו השניים מסמך, והניחוהו אחר כבוד על שולחנו של מפקד הכנף - בנימין בונה, ושכחו מן העניין.

בדיקה בארכיון צה"ל מעלה מספר גורמים נוספים שפעלו לקידום רכש 'קטלינות'.

מח"א דאז, אהרון רמז, כתב ביוני 1950 אל הרמטכ"ל ומפקד חיל הים, מכתב שכותרתו: "רכישת מטוסי קטלינה (PBY-5A) והקמת גרעין של טייסת משמר חופים ושיתוף עם חיל הים". פנייתו הנרגשת, באוגוסט 1950, של סא"ל א. רטנר, המנהל המדעי של חמ"ד (לימים רפא"ל) שביקש "לה' דגיש את הצורך העצום של האוויריה הימית דווקא בתנאים שלנו", נענתה ע"י הרמטכ"ל יגאל ידין: "חשיבות העניין ידועה למטה הכללי זה כמה זמן, ולמעשה אנו עוסקים בזמן האחרון במו"מ לקניית אוירונים מהסוג הנ"ל. חסר דיוויזים מעכב קניה זו כהרבה אחרות."

כשנתיים מאוחר יותר – בפברואר 1952, נחתה בלוד ה'קטלינה' הראשונה. שתי קטלינות נוספות נחתו באפריל וביוני, אך העדר תקציב תפעול – פגע מאוד בכשירות המטוסים ומצבם התדרדר מאוד.

עפ"י הנחיית רמ"ד אויר, הוכשרו טייסים בעלי ניסיון בהטסת 'דקותות', B-17 ומטוסי 'קומנדור', שהוסמכו תחילה בהפעלת המטוס מן היבשה, כאשר "בשלב ראשון להפעלת מטוסי ה'קטלינה' יוסמכו טייסים להטסה בלבד, בשלב מאוחר יותר תעובד מסגרת ותוכנית להסמכת הקברניטים ויתר חברי הצוות במסגרת י.א.ט בפעולות משמר-חופים, שתוף עם חיל הים וכו'".



